

**Parere del Comitato europeo delle regioni — Il futuro del Meccanismo per collegare l'Europa (CEF) —
Trasporti**

(2018/C 054/04)

Relatore: Ximo Puig i Ferrer (ES/PSE), presidente del governo della regione di Valenza

RACCOMANDAZIONI POLITICHE

IL COMITATO EUROPEO DELLE REGIONI

Un CEF con una prospettiva regionale

1. ricorda che il processo di integrazione dell'Unione europea (UE) è stato contrassegnato fin dall'inizio da un aumento costante delle relazioni e dei partenariati economici, politici e sociali tra i territori che la compongono. I trasporti contribuiscono in maniera rilevante alla prosperità economica e sociale europea generando commercio, dando impulso alla crescita economica e fornendo milioni di posti di lavoro. Una moderna politica europea per le infrastrutture di trasporto contribuirebbe al conseguimento dei principali obiettivi dell'Unione europea definiti nella strategia Europa 2020, nel «Libro bianco sui trasporti» del 2011 e nelle 10 priorità della Commissione Juncker, quali il buon funzionamento del mercato interno e il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale;

2. riconosce che il meccanismo per collegare l'Europa (CEF), adottato nel 2013 come quadro giuridico comune e strumento di finanziamento per il settore dei trasporti, rappresenta un elemento fondamentale per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e, di conseguenza, per il progresso generale in un'ottica decisamente comunitaria. L'adozione del CEF è stata concepita come strumento di cofinanziamento necessario per l'avvio e il completamento delle infrastrutture e dei servizi TEN-T. Per questo motivo è necessario coniugare il benessere sociale, la coesione, la creazione di posti di lavoro⁽¹⁾, la crescita economica e la sostenibilità ambientale⁽²⁾; un'Europa senza TEN-T e CEF dovrebbe sostenere costi più elevati di quelli derivanti dal finanziamento attualmente destinato a tali iniziative⁽³⁾;

3. accoglie con favore gli sforzi compiuti nel corso della presente valutazione intermedia in termini di apertura e partecipazione, raccolta di proposte dalle parti interessate e consultazione del Comitato delle regioni (CdR)⁽⁴⁾;

4. ritiene che, nel contesto della valutazione intermedia del CEF, sarà necessario promuovere il mantenimento e l'approfondimento delle sue basi e la sua importanza in termini di competitività e rafforzamento del capitale sociale europeo e di aumento della coesione territoriale europea, come pure dell'idea di una cittadinanza comune europea con libera circolazione di persone e di merci, essenza del progetto europeo. Questo approfondimento rende necessaria una revisione in termini di dotazione di bilancio, procedimenti, criteri e procedure di selezione dei progetti, nonché di gestione, monitoraggio e valutazione di questi ultimi;

⁽¹⁾ TEN-Corridors: Forerunners of a forward-looking European Transport System (2016), di P. Balázs, P. Cox, C. Trautmann, P. Wojciechowski, L. Brinkhorst, M. Grosch, e K. Peijs: <http://www.europarl.europa.eu/cmsdata/116220/tent-issues-papers.pdf>

⁽²⁾ TEN- Corridors: Forerunners of a forward-looking European Transport System, 2016.

⁽³⁾ The cost of non-completion of the TEN-T (2016), del Fraunhofer Institut für System und Innovationsforschung (ISI): <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2015-06-fraunhofer-cost-of-non-completion-of-the-ten-t.pdf>

⁽⁴⁾ Mid-term evaluation of the Connecting Europe Facility (MCE) («Valutazione intermedia del meccanismo per collegare l'Europa»): <https://ec.europa.eu/energy/en/consultations/mid-term-evaluation-connecting-europe-facility-cef>

5. segnala inoltre che sono ancora valide alcune delle considerazioni formulate nel precedente parere adottato dal CdR su questo tema (2013) ⁽⁵⁾. Alcuni degli aspetti migliorabili riguardano l'insufficiente dotazione di bilancio, i dubbi relativi al coordinamento del CEF con altri fondi, la complessità procedurale dello strumento, l'insufficiente ruolo degli enti locali e regionali e la mancanza di sussidiarietà nelle diverse fasi della pianificazione e dell'esecuzione dei progetti cofinanziati ⁽⁶⁾;

6. ricorda che l'Unione europea, nei suoi orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, riconosce l'importanza di politiche integrate, sostenendo la necessità di garantire «l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, anche quelle remote, insulari e ultraperiferiche»; il CdR chiede pertanto che dette regioni, purtroppo escluse dalla rete principale, siano considerate ammissibili per interventi nel quadro delle autostrade del mare;

7. segnala alla Commissione europea che stiamo assistendo a cambiamenti radicali nel rapporto tra lo sviluppo economico e il territorio, come pure per quanto riguarda l'emergere di un nuovo tipo di sistema urbano e macroregionale che agisce contemporaneamente a livello globale e locale ⁽⁷⁾. Per questo motivo, qualsiasi riforma del CEF dovrebbe tenere conto del dibattito sul modo in cui le infrastrutture di trasporto strategiche europee possono contribuire al rientro in Europa (*reshoring*) delle attività industriali ⁽⁸⁾; sul modo in cui il rischio geopolitico globale incide sull'accorciamento delle catene del valore; sull'importanza della qualità delle strutture di gestione dei governi regionali; sui processi di integrazione tecnologica o sull'aumento delle disparità regionali all'interno dei singoli Stati (di recente le regioni sono diventate protagoniste dei processi di divergenza del PIL pro capite e della coesione all'interno degli Stati accompagnata da processi di convergenza tra Stati ⁽⁹⁾). Nel contempo, per quanto riguarda le dinamiche negative, si deve rilevare che i processi di adeguamento dei bilanci hanno obbligato le regioni a ridurre i propri investimenti, in particolare nei settori connessi alle infrastrutture di trasporto ⁽¹⁰⁾. Inoltre, mentre nel 2014 gli investimenti pubblici erano in leggera ripresa al livello delle amministrazioni centrali, tra l'altro grazie al ricorso al disavanzo pubblico ⁽¹¹⁾, il declino continuava a livello subnazionale, cosa che ha accresciuto i divari regionali e intensificato la centralizzazione. La futura revisione del CEF dovrà tenere conto di questo nuovo contesto e prendere in considerazione misure che sfruttino il potenziale delle infrastrutture strategiche di trasporto europee per ridurre i rischi individuati negli ambiti industriali e geopolitici, compensare l'aumento delle disparità regionali e invertire le dinamiche negative degli investimenti pubblici.

Finanziamenti

8. riconosce la volontà della Commissione di finanziare la TEN-T attraverso il CEF. Il bilancio iniziale assegnato di 33,2 miliardi di EUR ha rappresentato un notevole impegno finanziario; inoltre, l'intenzione del meccanismo di puntare su capitale e iniziativa privata costituisce un aspetto significativo in termini di cofinanziamento ⁽¹²⁾;

⁽⁵⁾ Parere del Comitato delle regioni *Meccanismo per collegare l'Europa* (CdR 648/2012), adottato in occasione della 96^a sessione plenaria del 18 e 19 luglio 2012.

⁽⁶⁾ *Results of the OECD-CoR consultation of sub-national governments. Infrastructure planning and investment across levels of government: current challenges and possible solutions* (2016): <http://cor.europa.eu/en/documentation/brochures/Documents/Results%20of%20the%20OECD-CoR%20consultation%20of%20sub-national%20governments/2794-brochureLR.pdf>

⁽⁷⁾ *Macro-regional strategies in changing times* (2016) e *The State of European Cities 2016: Cities leading the way to a better future* (2016).

⁽⁸⁾ Eurofound. *ERM annual report 2016: Globalisation slowdown? Recent evidence of offshoring and reshoring in Europe* (2017), J. Hurley, D. Storrie e E. Perruffo: <https://www.eurofound.europa.eu/publications/annual-report/2017/erm-annual-report-2016-globalisation-slowdown-recent-evidence-of-offshoring-and-reshoring-in-europe>

⁽⁹⁾ «OECD Regional Outlook 2016. Productive regions for inclusive societies» (2016): <http://www.oecd.org/publications/oecd-regional-outlook-2016-9789264260245-en.htm>

⁽¹⁰⁾ «OECD Regions at a Glance 2016» (2016) (http://www.oecd-ilibrary.org/governance/oecd-regions-at-a-glance-2016_reg_glance-2016-en).

⁽¹¹⁾ Capitolo 2 «Using the fiscal levers to escape the low-growth traps»: <https://www.oecd.org/eco/public-finance/Using-the-fiscal-levers-to-escape-the-low-growth-trap.pdf>

⁽¹²⁾ *Assessment of Connecting Europe Facility :in-depth analysis* (2016), di J. Papi, M. Sanz y Blomeyer, R. (2016): [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/572677/IPOL_IDA\(2016\)572677_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/572677/IPOL_IDA(2016)572677_EN.pdf)

9. deplora, tuttavia, i vincoli di bilancio imposti a seguito delle politiche di aggiustamento attuate nel corso dell'ultimo decennio. Le riduzioni subite durante i primi anni di applicazione potrebbero rendere impossibile il conseguimento degli obiettivi fissati per il periodo 2020, 2030 (rete centrale) o 2050 (rete globale);
10. ricorda, a tale proposito e nel contesto della revisione del programma pluriennale, che gli obiettivi stabiliti dai regolamenti (UE) n. 1315/2013 e (UE) n. 1316/2013 costituiscono impegni vincolanti per l'UE;
11. chiede pertanto di studiare a fondo le possibilità di aumentare la dotazione attuale, prestando particolare attenzione alle crescenti esigenze della base formulate dai soggetti locali, metropolitani e regionali, di migliorare il coordinamento tra i diversi fondi connessi con il finanziamento (FEIS, CEF, Fondi di coesione) o altri strumenti proposti dalla BEI — evitando che il CEF sia nuovamente ridotto a vantaggio del FEIS — e di precisare un calendario di inviti specifici — in linea con il principio di sussidiarietà (dal basso verso l'alto) — che potrebbe essere pubblicato all'inizio del periodo delle prospettive finanziarie e che consentirebbe alle parti interessate una migliore pianificazione e, di conseguenza, la preparazione anticipata rispetto alla pubblicazione degli inviti stessi;
12. sottolinea che i finanziamenti del CEF e le altre strutture correlate non dovrebbero competere con il FEIS o con il suo orientamento basato sul mercato che punta a concentrare nuovi fondi e a mobilitare capitali inattivi. Ritiene dunque che il FEIS e il CEF abbiano obiettivi diversi e che quindi non siano da considerare uno la sostituzione dell'altro. È comunque auspicabile, nel caso in cui ci possano essere sinergie tra le due fonti, una combinazione ottimale di queste risorse per attivare gli investimenti nell'UE;
13. raccomanda inoltre, nel contesto dell'applicazione dell'articolo 50 del Trattato dell'Unione europea («Brexit»), che la Commissione metta a punto gli strumenti legislativi e politici necessari per garantire una dotazione di bilancio sufficiente per la politica dei trasporti e la TEN-T, con dotazioni indicative e flessibili, che possano quindi essere aumentate se necessario;
14. fa notare che i ritardi nell'attuazione di tratti della rete TEN-T riducono le opportunità di crescita per le regioni che partecipano al progetto e limitano gli effetti della cooperazione di rete a livello interregionale;
15. è del parere che, considerata la necessità di incrementare l'attività dei paesi beneficiari del Fondo di coesione, e al fine di mantenere la complementarità tra il Fondo stesso e il CEF, si dovrebbe mantenere la dotazione di bilancio prevista per tali paesi.

Selezione, gestione dei progetti e governance

16. invita la Commissione a impegnarsi a fondo per migliorare la selezione e la gestione dei progetti, la governance e il monitoraggio delle attività relative al CEF mediante iniziative quali:
- interventi volti a rendere più prevedibili gli inviti a presentare progetti,
 - la modifica del carattere non vincolante, in conformità dell'articolo 17, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 1315/2013, dell'esecuzione dei progetti prioritari di cui alla parte I dell'allegato I,
 - lo sviluppo del concetto di «valore aggiunto europeo» come criterio per l'assegnazione dei progetti, prestando attenzione al contesto particolare delle regioni ultraperiferiche,
 - la semplificazione delle procedure di candidatura, nonché la messa a disposizione di assistenza tecnica specializzata nel quadro della messa a punto e della realizzazione dei progetti,
 - l'articolazione di meccanismi a due o tre fasi che favoriscano la presentazione di proposte semplificate nella prima fase, richiedendo proposte più elaborate solo in una seconda o terza fase nella quale vi sia già una maggiore certezza finanziaria,
 - l'articolazione di una metodologia chiara e trasparente attraverso parametri pubblici per la selezione e la firma dei progetti,
 - l'inclusione di criteri di gestione condivisa dei progetti, come pure di consultazione delle regioni nella fase di valutazione dei progetti,
 - il chiarimento delle procedure e dei criteri per il monitoraggio e il controllo dei progetti cofinanziati,

- la definizione di una politica di informazione, basata su regole ben precise, in relazione a tutte le fasi della selezione, dell'approvazione e dell'esecuzione dei progetti,
- il rafforzamento del ruolo dei forum europei dei corridoi transeuropei al fine di migliorarne la capacità decisionale sulle questioni relative allo sviluppo delle infrastrutture strategiche, fondamentali per il buon funzionamento e la circolazione dei flussi nei corridoi, come i tratti transfrontalieri, le strozzature, i nodi urbano-portuali⁽¹³⁾ e i collegamenti mancanti (*missing links*)⁽¹⁴⁾, tra gli altri,
- l'estensione delle scadenze degli inviti a presentare progetti;

17. sottolinea che il finanziamento della TEN mediante uno strumento da condividere con il settore dell'energia e delle telecomunicazioni appare artificioso. Il CdR raccomanda che la politica dei trasporti, essendo chiaramente definita, sia dotata di strumenti propri;

18. segnala che gli Stati membri, soprattutto quelli beneficiari del Fondo di coesione, devono utilizzare maggiormente l'assistenza tecnica disponibile per i programmi operativi, al fine di rafforzare le capacità degli enti locali e regionali e di altri partecipanti di assorbire i fondi UE. Nel quadro dello strumento CEF è particolarmente importante che anche gli Stati membri meno sviluppati preparino progetti di qualità avvalendosi delle risorse di assistenza tecnica disponibili e possano così avere le stesse possibilità di altri Stati membri al momento di partecipare agli inviti a presentare proposte di cofinanziamento UE;

19. ritiene che il finanziamento di progetti nel settore dei trasporti attraverso il CEF dovrebbe basarsi principalmente su sovvenzioni, ma potrebbero risultare utili anche prestiti, garanzie o fondi propri.

Ruolo delle regioni e delle città

20. mette in risalto le elevate responsabilità delle regioni e degli enti locali nella fase di esecuzione e di monitoraggio degli investimenti pubblici in generale. Nel 2014 nei paesi appartenenti all'OCSE, i governi subnazionali erano responsabili, per il settore pubblico, del 40 % della spesa, del 50 % degli appalti, del 59 % degli investimenti e del 63 % della spesa per il personale⁽¹⁵⁾;

21. è opportuno ricordare, a tale riguardo, che nell'Unione europea si riscontrano livelli variabili di fiducia nelle istituzioni in funzione del loro ambito territoriale di governo (in genere tanto più elevati quanto più l'istituzione è vicina ai cittadini)⁽¹⁶⁾. Attualmente la fiducia nei confronti delle amministrazioni subnazionali è maggiore rispetto alle istituzioni pubbliche di livello superiore⁽¹⁷⁾. Quello delle regioni e degli enti locali, inoltre, è il livello al quale è migliore l'individuazione delle esigenze e delle risorse, è più facile la collaborazione pubblico-privato, e la gestione è più facilmente oggetto di rendicontabilità e trasparenza. Pertanto, la prossima revisione del CEF dovrebbe essere affrontata dal punto di vista della «coproduzione» della TEN-T tra le amministrazioni dei diversi livelli⁽¹⁸⁾;

22. a questo proposito, la Commissione dovrebbe fare in modo che i piani infrastrutturali degli Stati membri integrino gli obiettivi della TEN-T, dando priorità ai progetti degli Stati membri che sono in sintonia con detta rete;

23. chiede quindi alla Commissione di decentrare tanto le procedure di selezione dei progetti, quanto la loro gestione, il loro monitoraggio e il loro controllo attraverso un maggiore coinvolgimento delle regioni nel CEF, il che comporta:

⁽¹³⁾ Parere del Comitato delle regioni sul tema *La riqualificazione delle città portuali e delle aree portuali*, adottato nel corso della 121^a sessione plenaria dell'8 e 9 febbraio 2017.

⁽¹⁴⁾ Parere del Comitato delle regioni sul tema *I collegamenti di trasporto mancanti nelle regioni frontaliere* (CdR 4294/2016), adottato nel corso della 121^a sessione plenaria dell'8 e 9 febbraio 2017.

⁽¹⁵⁾ Cfr. la nota a piè di pagina 10.

⁽¹⁶⁾ *Handbook on Political Trust* (2017), a cura di S. Zmerli e T. W. G. van der Meer; *Political trust and multilevel government*, di J. Muñoz M: <http://doi.org/10.4337/9781782545118>

⁽¹⁷⁾ Domanda «QA8a» Eurobarometro standard 86 (novembre 2016): <http://ec.europa.eu/COMMFrontOffice/publicopinion/index.cfm/Survey/getSurveyDetail/instruments/STANDARD/surveyKy/2137>

⁽¹⁸⁾ *Europe as a multilevel federation* (2017), M. Keating, *Journal of European Public Policy*, 24 (4), *El poder de lo próximo: las virtudes del municipalismo* (2016) J. Subirats; *Las ciudades ante el cambio de era: la nueva gobernanza urbana: actores e instrumentos* (2016) J.M. Pascual e J. Subirats.

- l'eliminazione della necessità di ottenere l'approvazione statale per la firma dei progetti (a favore di un criterio maggiormente basato sulla sussidiarietà), consentendo in tal modo alle regioni di firmare i progetti,
- la conseguente inclusione degli enti locali e delle regioni tra le parti autorizzate, ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (UE) n. 1316/2013, consentendo loro di presentare e concordare la presentazione di proposte,
- la diversità nelle competenze delle regioni in funzione dell'ordinamento costituzionale di ciascuno Stato membro dovrebbe consentire la piena partecipazione delle regioni alle riunioni dei Forum europei sui corridoi TEN. In tale contesto si dovrebbero promuovere sia gli strumenti di coordinamento verticale tra i livelli di governo che il coordinamento orizzontale tra governi subnazionali,
- l'attuazione di una cooperazione tra il CEF e la TEN-T con nuove strategie territoriali come le strategie macroregionali dell'UE (Mar Baltico del 2009, Danubio del 2010, Ionio-Adriatico del 2014 e Alpi del 2015) o altre iniziative su base geografica, coordinando azioni con strumenti quali i gruppi europei di cooperazione territoriale (GECT) e forum quali Nordregio, VASAB ecc.; inoltre, laddove si sviluppino macroregioni che dispongano di strategie e documenti tecnici in materia di trasporti e servizi logistici, si raccomanda di tener conto di tali strategie e di tali documenti,
- l'inclusione delle regioni nella definizione ed elaborazione dei programmi di lavoro, prima di procedere agli inviti.

Il livello locale e regionale in relazione con quello globale

24. torna a sottolineare i benefici complessivi per la vita quotidiana dei cittadini dell'UE derivanti dal completamento della TEN-T. Pertanto, al fine di migliorare la visibilità europea dell'intero progetto, e per facilitare le strategie di trasporto europee, raccomanda alle autorità pubbliche di provvedere alla segnalazione, approvata dall'Unione europea, dell'intera rete TEN-T, con identificazione delle infrastrutture della rete centrale, dei quella globale, dei nodi e dei corridoi, e raccomanda alle autorità pubbliche di trattare specificamente i nodi della rete come punti di accesso con collegamenti chiari e ben specificati alle reti di trasporto secondarie e terziarie. In tal senso, propone che gli Stati membri e le regioni tengano conto della TEN-T per la concezione e l'attuazione dei loro flussi locali stradali e ferroviari regionali, al fine di garantire una prospettiva integrata che si traduca in una maggiore e migliore mobilità di tutti i cittadini, fattore critico per l'inclusione sociale e la protezione dell'ambiente; analogamente raccomanda di considerare specificamente le regioni insulari per un'adeguata creazione dei collegamenti necessari, aerei e marittimi, che garantiscano l'accesso dei cittadini e delle merci alla rete centrale nelle condizioni meno gravose possibili;

25. segnala l'esigenza di realizzare, nelle regioni interessate da problemi in ambito ferroviario, le infrastrutture a livello sia locale che regionale necessarie a garantire un trasporto ferroviario a condizioni analoghe a quelle degli altri Stati membri;

26. a questo proposito, raccomanda di esaminare approfonditamente le questioni legate alla comunicazione dei risultati conseguiti e alla trasparenza degli obiettivi e dei risultati. Occorre avvicinare il CEF e le mappe della TEN-T ai cittadini attraverso punti di informazione, infografiche e documenti;

27. richiama l'attenzione sull'attuale mancanza di un coordinamento e di un collegamento efficaci tra i principali investimenti nel campo dei trasporti menzionati nei documenti di strategia a livello europeo, nazionale e regionale. Gli enti regionali non sono stati presi in alcuna considerazione nella struttura di gestione e attuazione del CEF, e ciò limita le possibilità di valutare il valore aggiunto, la coerenza e la complementarità degli investimenti pianificati nel quadro di fonti di finanziamento diverse. Sarebbe possibile svolgere una funzione di coordinamento grazie al sostegno delle strategie macroregionali dell'UE;

28. sottolinea che i fondi disponibili dovrebbero essere concentrati principalmente sulla priorità costituita dalla prima rete centrale, tenendo conto della possibilità di potenziare le interconnessioni modali (porto, ferrovia). Eventuali fondi rimanenti potrebbero essere utilizzati per sostenere in modo secondario ma deciso i progetti di minori dimensioni sul piano tecnico e di bilancio con meno possibilità di accesso ai finanziamenti privati supplementari (a causa dell'inferiore rendimento economico a breve termine), purché offrano un consistente «valore aggiunto europeo», come per esempio il collegamento naturale alla rete centrale o che integrino tale rete con importanti elementi regionali o interregionali, a

condizione che soddisfino criteri di ordine strategico, strutturante e siano realizzabili nel breve termine. Detto sostegno dovrebbe realizzarsi in un futuro quadro di revisione imperniato su due assi: progetti che contribuiscano a una maggiore fluidità del traffico di merci e di passeggeri lungo i corridoi prioritari e progetti che apportino valori chiari in termini di accessibilità, connettività e coesione territoriale;

29. è opportuno iniziare a riflettere sulla dimensione «esterna» della TEN-T, in particolare in relazione con i paesi terzi e i settori strategici della cooperazione europea, come il Mediterraneo, la regione del Mar Baltico, il vicinato orientale o lo Spazio economico europeo attuale e futuro, nonché altre regioni di particolare interesse geopolitico ed economico.

Priorità

30. si confermano i tre obiettivi specifici dei trasporti (espressi in percentuale) indicati per il CEF nella parte IV dell'allegato I. Tuttavia, chiede una modifica dell'articolo 10 del regolamento, che tratta i tassi di finanziamento, e segnatamente l'aumento degli stessi per le azioni riguardanti i nodi urbani prioritari, per le azioni nel settore dei porti, del trasporto marittimo, delle piattaforme e dei collegamenti multimodali (come le autostrade ferroviarie — servizi di autostrada viaggiante su rotaia) e dell'«ultimo chilometro»;

31. propone di avanzare nella definizione di una norma tecnica comune dei progetti ammissibili al CEF, al fine di conseguire un'armonizzazione a livello dell'Unione delle condizioni di rapidità, efficienza, scartamento UIC e affidabilità dei corridoi TEN-T, nonché delle norme che regolamentano le stazioni di rifornimento di carburanti alternativi;

32. ritiene che i collegamenti transfrontalieri debbano rappresentare una priorità, in quanto sono in realtà le parti della rete che interessano meno gli Stati membri e rappresentano senza alcun dubbio un loro valore aggiunto europeo;

33. propone che l'agenda urbana dell'Unione europea costituisca un nuovo partenariato in materia di nodi di trasporto complementare a quello già esistente per la mobilità urbana. Tale partenariato avrebbe il fine di analizzare il passaggio delle reti TEN-T attraverso i nodi urbani e metropolitani e la loro integrazione nelle dinamiche urbane, nella logistica urbana, e specialmente i progetti «del primo e dell'ultimo chilometro», come affermato nella risoluzione del Parlamento europeo del 19 gennaio 2017 sulla logistica e sul trasporto multimodale nei corridoi TEN-T⁽¹⁹⁾. Come sottolinea la risoluzione, è nei nodi urbani che si trova la gran parte delle modalità di trasporto e avvengono i trasbordi e le distribuzioni, essenziali per l'intera catena logistica, e sono proprio questi nodi a prestarsi meglio all'interconnessione delle reti energetiche e dei trasporti con lo spazio digitale;

34. Inoltre, si dovrebbe prendere in considerazione la possibilità di rafforzare la coesione territoriale attraverso l'estensione dello scartamento UIC all'intera rete ferroviaria dell'Unione, sottolineando l'importanza delle tratte transfrontaliere; ciò contribuirebbe, ad esempio, a incrementare la competitività del mercato interno del materiale rotabile ferroviario, e l'approfondimento degli equilibri territoriali per includere criteri di «accessibilità» e «connettività» di tutte le regioni dell'Unione dopo il 2020.

Sostenibilità nei trasporti

35. ricorda l'importanza cruciale della sostenibilità ambientale nel CEF e, di conseguenza, chiede che nella ripartizione dei fondi siano incrementati quelli destinati a questo tema, tenendo conto degli effetti dei cambiamenti climatici. A tale proposito chiede un più forte sostegno, attraverso meccanismi basati sui premi nell'attribuzione dei progetti, a strumenti come le autostrade del mare, connessi con il trasporto multimodale — con effetti rilevanti in termini di decarbonizzazione — come pure un sostegno rafforzato ad altri progetti della stessa natura che favoriscano la sostenibilità ambientale, sociale ed economica e la mitigazione dei cambiamenti climatici: l'estensione delle linee ferroviarie elettrificate, l'incremento della rete stradale di stazioni di rifornimento di carburanti alternativi, lo sfruttamento del potenziale delle tecnologie digitali nel settore dei trasporti, come pure le misure di adeguamento degli impianti portuari. Fa riferimento altresì al proprio parere sul tema *Strategia europea per una mobilità a basse emissioni*⁽²⁰⁾;

36. la revisione del CEF dovrebbe tener conto delle nuove tendenze del consumo associate all'economia circolare nei modelli di mobilità e di produzione;

⁽¹⁹⁾ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2016-0384+0+DOC+XML+V0//IT>

⁽²⁰⁾ COTER-VI/021.

37. propone di accelerare le misure di sostegno ai trasporti sostenibili, studiando eventualmente le possibilità offerte da misure come l'ecobonus europeo, la possibile tariffazione delle infrastrutture e la revisione della direttiva Eurobollo; il gettito incassato con i diversi diritti potrebbe servire ad alimentare la dotazione del CEF;
38. osserva che, nell'analizzare le diverse soluzioni da adottare per la rete TEN-T, occorre tener conto della questione dello sviluppo sostenibile, a livello sia sociale che economico e ambientale. A tal fine non vanno tralasciati i collegamenti delle regioni interessate da diversi problemi, come la posizione periferica, l'insularità o gli squilibri economici, demografici o migratori.

Bruxelles, 10 ottobre 2017

*Il presidente
del Comitato europeo delle regioni*

Karl-Heinz LAMBERTZ
